

El soat, un “vehículo” eficaz para el cobro de impuestos

El SOAT se ha convertido en un instrumento utilizado por el Gobierno y el Congreso para el recaudo de impuestos, que deben pagar los propietarios de vehículos, sin que ellos necesariamente lo sepan.

Ricardo Gaviria

Director Cámara Técnica SOAT
FASECOLDA

Desde su creación, el SOAT se ha convertido en un mecanismo para captar recursos de un conglomerado de la sociedad para atender necesidades puntuales en materia de salud. Pero dada la facilidad que representa el cobro de los dineros a los propietarios de los vehículos, bajo la palabra SOAT están incorporados impuestos que deben pagar los colombianos para la ayuda de diversos aspectos, no necesariamente relacionados con temas de movilidad, seguridad vial, accidentalidad o prevención.

Del aporte de 20%

El primer aporte a cargo del SOAT es la transferencia de recursos que se debe hacer al FONSAT, una cuenta especial de la Nación (Ministerio Protección Social), con fines de interés público para el pago de siniestros ocasionados por vehículos no identificados o no asegurados y como instrumento de apoyo para la Red de Atención de Urgencias del Sistema Nacional de Salud. Sobre éste último, el país desconoce la forma como se han utilizado los recursos destinados a este propósito, la forma como se ha fortalecido la

Red de Urgencias y la distribución de equipos y recursos en las distintas regiones del país.

Así, bimestralmente las compañías de seguros que expiden pólizas SOAT deben remitir 20% de las primas emitidas (valor del riesgo determinado por la Superintendencia Financiera de Colombia), para cubrir aquellos casos en donde se presenta un accidente de tránsito y el vehículo se da a la fuga, no tiene SOAT vigente o éste es falso y para el fortalecimiento de la Red de Urgencias con las anotaciones ya efectuadas. Igualmente, los recursos percibidos por este aporte están destinados al pago de la cobertura que tiene incorporado el SOAT en gastos médicos, cuando la atención inicial excede el tope de 500 SMLDV a cargo de la aseguradora y por un monto máximo de 300 SMLDV.

De alguna manera se entiende el carácter social que el Gobierno ha querido darle al SOAT y la preponderancia a la vida e integridad de las personas involucradas en accidentes de tránsito sobre cualquier consideración jurídica contractual, de tal forma que



» Solo el 51% de los recaudos del SOAT son destinados para otorgar las coberturas del seguro, es decir, para cubrir el riesgo.

prime el individuo, aún cuando no medie una póliza válida.

Durante 2006 las compañías de seguros transfirieron recursos equivalentes a 112.600 millones de pesos, conforme la obligatoriedad ya descrita, de los cuales, en la atención de accidentes de tránsito no cubiertos el FOSYGA realizó pagos por un valor de 39.000 millones de pesos, es decir, se utilizaron para el propósito descrito 35% de los aportes recibidos. Para 2005, se estima que el FOSYGA utilizó 45.000 millones de pesos.

Esta reducción en los pagos a cargo del FOSYGA puede estar sustentada por el aumento en el nivel de cobertura del SOAT sobre el parque automotor aparente a lo largo de los últimos años, especialmente, en el segmento motocicletas, por lo que se abre un debate respecto del porcentaje que se debe destinar para atender dicha necesidad, al tiempo que, al igual que otros colombianos, nos preguntamos en donde está el saldo que resulta por dichos recursos, es decir, cerca de 73.600 millones de pesos.

Basta revisar la Ley 100 de 1993, para encontrar que una vez atendidas las coberturas ya mencionadas, los recursos pueden ser destinados a la atención de las víctimas de catástrofes naturales o actos terroristas.

Esto implica que además de recaudar recursos para la atención de las víctimas de tránsito, los propietarios de vehículos deben incurrir en

una erogación para cubrir los atentados terroristas y las catástrofes naturales. ¿Debe ser los propietarios de vehículos quienes tienen a su cargo la financiación de estos programas? ¿Existe algún otro ingreso para estos programas o es responsabilidad exclusiva de los propietarios de vehículos?

Análogamente el Gobierno Nacional ha establecido tarifas de seguros diferenciales por tipo de vehículo, según la capacidad adquisitiva de los propietarios. Así las cosas, se viene argumentando que las personas de bajos ingresos no están en capacidad de pagar la totalidad del riesgo al que están expuestas y, por lo tanto, se introducen elementos de “subsídios cruzados” de tal forma que otros paguen por la porción de recursos que les correspondería. Sin embargo, este criterio no parece tener asidero al momento de cobrar impuestos, porque al igual que los demás vehículos, las personas de bajos ingresos también deben aportar una porción exacta tal y como lo hacen las personas de mayores recursos (20%).

Del aporte de 50%

Para complementar los aportes a cargo del tomador, que encarecen el SOAT sin que esto implique un aumento en cobertura o una mayor destinación para la aseguradora, la ley 100 de 1993 estableció la necesidad de financiar la sub-cuenta de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito, ECAT del FOYSGA.

Para financiar las enfermedades catastróficas definidas en el artículo

166 de la mencionada Ley, se deben entonces destinar recursos en una cuantía equivalente a 50% del valor de la prima definida por el Gobierno Nacional.

Según el artículo 166 de la Ley 100 de 1993, “ARTÍCULO 166 Atención Materno Infantil el Plan Obligatorio de Salud para las mujeres en estado de embarazo cubrirá los servicios de salud en el control prenatal, la atención del parto, el control del posparto y la atención de las afecciones relacionadas directamente con la lactancia.” Por este concepto, los colombianos pagaron 281.500 millones de pesos durante 2006, sin que se conozca en detalle la forma como se utilizaron los recursos por parte del FOSYGA.

Con base en lo anterior se puede establecer que los colombianos aportaron recursos equivalentes a 394.000 millones de pesos durante 2006, de los cuales se destinaron 39.000 millones a temas relacionados con accidentes de tránsito, es decir, cerca de 10%. Durante los últimos diez años, el FOSYGA ha recibido de parte de los colombianos recursos equivalentes a 2,5 billones de pesos, lo que equivale a 0,8% del PIB colombiano.

Del total del dinero que se utiliza para cubrir el costo del seguro, el 47% se destina al Gobierno Nacional en aquellos aspectos ya mencionados, la mayoría de los cuales no están atados de forma directa con accidentes de tránsito. Para las compañías de seguros se ha definido que el 51% corresponde a los recursos con que dispone para atender aquel concepto por el cual fue concebido el seguro: para cubrir el riesgo.

No sobra aclarar que 2% restante es destinado al Fondo de Prevención Vial para adelantar las campañas de prevención de accidentes de tránsito y el cambio en el comportamiento de los individuos en el tráfico del país.

De las nuevas iniciativas

Como se ha comentado hasta ahora, la facilidad en el recaudo de impuestos “atados” al cobro del SOAT, ha motivado a diversos sectores a buscar financiación de sus actividades a partir de los recursos que se desean cobrar por medio del seguro.

Un ejemplo de ellos es la ponencia para tercer debate del proyecto de ley 301/06 - Cámara, 58/05 Senado, que busca regular algunas disposiciones relativas a los bomberos voluntarios. En esta iniciativa, se pretende que los tomadores del seguro aporten el equivalente a 3% de las primas emitidas, que “... será destinado al fondo cuenta departamental de Cuerpos de Bomberos para que los alcaldes obtengan los recursos para contratar en forma suficiente de acuerdo a los presupuesto de los cuerpos de bomberos de acuerdo con la población de las ciudades.”

Lo anterior implicaría un traslado de recursos equivalentes a 17.000 millones de pesos al año, que, evidentemente, deberán ser obtenidos de los compradores de la póliza mediante el aumento de las tarifas vigentes.

El otro caso latente de mayores aportes, está consignado en el Plan Nacional de Desarrollo que actualmente se debate en el Congreso de la República. El polémico artículo 111 aprobado en la plenaria de las comisiones económicas y que pasa a debate en las plenarias de Cámara y Senado, establece un aporte equivalente a 10% del total recaudado por las compañías de seguros. Esta iniciativa impone un costo equivalente de 85.000 millones de pesos a la sociedad que serían destinados a la Federación Colombiana de Municipios, una entidad privada, a quien se le adjudicaría un contrato sin necesidad de participar en un concurso público o una licitación previa.

En caso de llegar a prosperar las iniciativas antes mencionadas, los propietarios de vehículos verían aumentado el costo del seguro en 13%, es decir que la distribución de recursos sería 60% para el pago de aportes parafiscales a actividades distintas de la originalmente concebida y 38% para la atención del riesgo.

Con lo anterior, la pregunta válida que surge es: ¿realmente el SOAT está siendo utilizado como esquema de cobertura para el riesgo de accidentes de tránsito, o se ha mutado a una “vehículo” para facilitar la incorporación de políticas fiscales ocultas que permitan la captación de recursos importantes en la atención de toda suerte de iniciativas que sean aprobadas por los padres de la Patria?